

Стислий зміст проблеми	Регуляторний акт	Пропозиції з врегулювання
<p>1. Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря згідно з Положенням про морські екологічні інспекції, що затверджене наказом Мінприроди від 04.11.2011 № 429, наділена повноваженнями узгоджувати технологію перевантаження вантажів підприємствами морської галузі.</p> <p>Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення (затверджені постановою КМУ від 29.02.1996 № 269 у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 431) та Порядок надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України (затверджений наказом Мінінфраструктури України від 21.08.2013 № 631), у яких зазначена погоджувальна функція Інспекції, не приведені у відповідність із Законами України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» та «Про Перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності», а відповідно не містять чітко визначений перелік документів, що подаються для погодження, терміни їх відпрацювання та вичерпний перелік підстав для відмови від погодження, що дозволяє Інспекції створювати штучні перешкоди з безглуздим формальним листуванням та блокує наміри підприємства дотримуватися законодавчих вимог, адже показники роботи Інспекції та корупційні статки посадових осіб інспекторського складу зростають пропорційно збільшенню порушень.</p>	<p>Положення про морські екологічні інспекції, затверджене наказом Мінприроди від 04.11.2011 № 429</p> <p>Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення (затверджені постановою КМУ від 29.02.1996 № 269 у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 431).</p> <p>Порядок надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України (затверджений наказом Мінінфраструктури України від 21.08.2013 № 631)</p>	<p>Функція «узгодження технології перевантажень вантажів» дублює висновок державної екологічної експертизи, що проводять обласні ОДА або Мінприроди, тому пропонується скасувати погоджувальну функцію документів морськими екологічними інспекціями, що передбачена названими регуляторними актами.</p>
<p>2. На землях водного фонду можуть проводитися роботи,</p>	<p>Ст. 86 Водного кодексу</p>	<p>Внести зміни у ст. 86 Водного кодексу</p>

<p>пов'язані з будівництвом гідротехнічних, лінійних та гідрометричних споруд, поглибленням дна для судноплавства, видобуванням корисних копалин (крім піску, гальки і гравію в руслах малих та гірських річок), розчисткою русел річок, каналів і дна водойм, прокладанням кабелів, трубопроводів, інших комунікацій, а також бурові та геологорозвідувальні роботи.</p> <p>Місця і порядок проведення зазначених робіт визначаються відповідно до проектів, що погоджуються з обласними, Київською, Севастопольською міськими державними адміністраціями, органом виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства (крім робіт на землях, зайнятих морями), та центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері геологічного вивчення та раціонального використання надр.</p> <p>Функція погодження проектів з обласними, Київською, Севастопольською міськими державними адміністраціями, органом виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища дублює висновок державної екологічної експертизи</p>	<p>України</p>	<p>України</p> <p>«Місця і порядок проведення зазначених робіт визначаються відповідно до проектів, що подаються на державну екологічну експертизу до обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, а на території Автономної Республіки Крим – до органу виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища, Мінприроди (для робіт на землях, зайнятих морями), із залученням органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства (крім робіт на землях, зайнятих морями), та центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері геологічного вивчення та раціонального використання надр, рибогосподарських водних об'єктах, Держрибагенства України (для робіт у рибогосподарських водних об'єктах)».</p>
<p>3. У зв'язку із ліквідацією Державної інспекції сільського господарства України (постанова КМУ від 30.06.2015р. № 447), у підприємств виникає проблема із виконанням вимог 5 розділу ЗУ "Про зерно та ринок зерна в Україні" від 04.07.2002р. № 37-IV та вимог Постанови КМУ від 12 грудня 2002 р. N 1877 "Про затвердження Порядку декларування зерна суб'єктами зберігання зерна" (надалі</p>	<p>Постанова КМУ від 12.12.2002 №1877 «Про затвердження Порядку декларування зерна суб'єктами зберігання зерна»</p>	<p>Передбачити або внесення змін до Порядку декларування зерна, або взагалі скасувати обов'язок стосовно декларування обсягів зерна, що зберігаються.</p>

<p>Порядок).</p> <p>П. 2 цього Порядку передбачено, що Декларації подаються щомісячно державним інспекціям сільського господарства в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі, районах за місцем зберігання зерна.</p>		
<p>4. З метою посилення стимулювання розвитку виробників сільськогосподарської продукції, а також розповсюдження дії Постанови на товаровиробників, питома вага вартості сільськогосподарських товарів у яких складає менше від 75% вартості всіх товарів.</p>	<p>Постанова КМУ "Про порядок розподілу бюджетної дотації для розвитку с/г товаровиробників та стимулювання виробництва продукції"</p>	<p>1) Внести зміни до п.2 Порядку та вилучити згадування про 75% для залучення до отримувачів дотації всіх виробників сільськогосподарської продукції.</p> <p>2) Переглянути принцип розподілу бюджетної дотації п.5 Порядку, та передбачити розподіл пропорційно кількості виробленої продукції, що краще характеризує обсяги (вклад) конкретного виробника продукції до виробництва сільськогосподарської продукції в цілому по державі.</p>
<p>5. Чинними в Україні регуляторними актами передбачено, що обслуговування об'єктів та окремих територій здійснюється виключно державними аварійно-рятувальними службами і за плату. Однак, зобов'язання укладати з аварійно-рятувальними службами відповідні договори обмежує свободу підприємницької діяльності та суперечить загальним засадам цивільного законодавства та принципам господарювання щодо свободи укладання договору та вільного вибору контрагента. Крім того, кожна з окремих державних аварійно-рятувальних служб самостійно визначає вартість послуг, що ними надаються виходячи при цьому з</p>	<p>Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.2000 №1214 «Про затвердження переліку об'єктів та окремих територій, які підлягають постійному та обов'язковому на договірній основі обслуговуванню державними аварійно-</p>	<p>Пропонуємо скасувати Постанову Кабінету Міністрів України від 04.08.2000 №1214 «Про затвердження переліку об'єктів та окремих територій, які підлягають постійному та обов'язковому на договірній основі обслуговуванню державними аварійно-рятувальними службами» та Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17.11.2003</p>

<p>розрахунку витрат на утримання аварійно-рятувальної служби (формування). Тобто, суб'єкти господарювання, укладаючи з відповідними аварійно-рятувальними службами договори, будуть фактично вимушені утримувати їх за власний рахунок, що знижує інвестиційно привабливість в Україні та змушує бізнес платити за непотрібні (нав'язані) йому послуги. До того ж, про не ефективність аварійно-рятувальних підрозділів свідчить і той факт, що в окремих випадках такий підрозділ знаходиться за 20-30 кілометрів від потенційно аварійного об'єкту. Відтак залишається не зрозумілим, яким чином рятувальні підрозділи швидко та ефективно зможуть виконати свої безпосередні обов'язки, зважаючи на таку віддаленість від місця аварії. Також, вважаємо, що сама по собі наявність договорів про обслуговування аварійно-рятувальними службами жодним чином не свідчить про дійсну безпечність потенційно небезпечних об'єктів або про можливість мінімізації негативних наслідків в разі виникнення аварії.</p> <p>У зв'язку з тим, що вказані вище договори не сприяють підвищенню ступеня безпеки у протипожежній сфері, наявність такого укладеного договору не потрібна ні кому, окрім самих аварійно-рятувальних служб, які отримуючи значні кошти, фактично не несуть жодної майнової відповідальності та виконання своїх зобов'язань.</p>	<p>рятувальними службами»;</p> <p>Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17.11.2003 №440 «Про Порядок обслуговування об'єктів та окремих територій Державними аварійно-рятувальними службами»</p>	<p>№440 «Про Порядок обслуговування об'єктів та окремих територій Державними аварійно-рятувальними службами».</p>
---	---	---

<p>6. Нормативно-правовими актами України передбачений обов'язок суб'єктів господарювання підключати існуючу пожежну сигналізацію на пульт централізованого спостереження пожежної охорони. На сьогоднішній день такі послуги платні і обов'язкові. В свою чергу, роботи по підключенню виконуються виключно фірмами які мають відповідну ліцензію, видану органами ДСНС. Чинні правила також вимагають укладення договору на обслуговування та спостереження за пожежною сигналізацією з спеціальною ліцензованою організацією. Крім того, фактично, пульти централізованого спостереження пожежної охорони представляють з себе проміжну (зайву) ланку у процесі оповіщення служби з надзвичайних ситуації про виникнення пожежі, що в свою чергу підвищує ризики завдання шкоди як життю та здоров'ю людей та майну. Вказані обставини виражаються в тому, що при спрацюванні оповіщення про пожежу на централізованому пультах, представники організації, телефоном спочатку сповіщають суб'єкт господарювання про отриманий сигнал, і лише впевнившись, що сигнал не помилковий вони передають інформацію до відповідних органів з питань надзвичайних ситуацій. Таким чином, підприємство повинно витратити кошти на встановлення непотрібного обладнання для функціонування зайвої ланки, які не показують ефективності та оперативності у разі виникнення надзвичайної ситуації. В свою чергу на підприємствах, яких забезпечено цілодобову охорону і перебувають уповноважені працівники охорони</p>	<p>ДБН В.2.5-56:2014 «Інженерне обладнання будинків та споруд «Системи протипожежного захисту»</p>	<p>Пропонуємо внести зміни до Наказу Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій від 19.10.2004 № 126, ДБН В.2.5-56:2014 «Інженерне обладнання будинків та споруд «Системи протипожежного захисту» в частині звільнення суб'єкта господарювання від обов'язку підключати існуючу пожежну сигналізацію на пульт централізованого спостереження пожежної охорони в разі забезпечення цілодобової охорони на такому об'єкті.</p>
---	--	---

<p>більш оперативно можуть виконати ті самі функції, які на себе бере організація по централізованому спостереженню пожежної охорони.</p>		
<p>7. Статтею 6 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» визначені підстави для проведення позапланових заходів зі здійснення державного нагляду (контролю). Однак, ані вказаним законом, ані іншими нормативними актами не встановлено обмежень по кількості позапланових перевірок відносно одного суб'єкта господарювання на рік. Стаття 6 вищевказаного Закону містить у тому числі і формальні підстави для виходу на позапланову перевірку. Значені прогалини в законодавстві допускають до фактично необмежених можливостей перевірки господарської діяльності і, як наслідок свавілля органів державного контролю, блокування проведення законної діяльності підприємства.</p>	<p>Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності»</p>	<p>Внести зміни до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» в частині обмеження права контролюючих органів на проведення позапланових перевірок протягом року не більше ніж раз на рік після проведення планової перевірки - у разі якщо плановою перевіркою не виявлено порушень (крім проведення позапланової перевірки за заявою самого суб'єкта перевірки), а також заборонити вихід на позапланову перевірку в разі надання суб'єктом підприємницької діяльності контролюючому органу підтверджуючих матеріалів щодо виконання приписів, розпоряджень або інших розпорядчих документів щодо усунення порушень вимог законодавства, виданих за результатами проведення планових заходів органом державного нагляду.</p>

<p>8. Згідно постанови Кабінету Міністрів України № 440 від 05.06.2013 року, а саме п. 5 для подання і реєстрації декларації відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки, суб'єкт господарювання з високим ступенем прийняттого ризику разом з декларацією подає позитивний висновок за результатами оцінки (експертизи) протипожежного стану підприємства, об'єкта чи приміщення.</p> <p>Оцінка протипожежного стану проводиться суб'єктом господарювання, який одержав відповідну ліцензію, у органів ДСНС України (які в свою чергу без особливих зусиль можуть анулювати дану ліцензію).</p> <p>Тобто без позитивного висновку підприємство не в змозі реєструвати декларацію та законно розпочати свою діяльність.</p>	<p>Постанова Кабінету Міністрів України № 440 «Про затвердження порядку подання і реєстрації декларації відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки» від 05.06.2013 року</p>	<p>Внести змін до п.5 Постанови Кабінету Міністрів України № 440, а саме замість «для подання і реєстрації декларації відповідності матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки, суб'єкт господарювання з високим ступенем прийняттого ризику разом з декларацією подає позитивний висновок за результатами оцінки (експертизи) протипожежного стану підприємства, об'єкта чи приміщення»</p> <p>- Суб'єкт господарювання подає декларацію відповідність якої перевіряється при проведенні перевірок</p>
<p>9. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності та вдосконалення державного регулювання у сфері містобудівної діяльності» від 22.12.2011 № 4220 було значно посилено відповідальність суб'єктів господарювання за порушення вимог законодавства під час будівництва. На сьогоднішній день законодавством визначено неспіврозмірні санкції за незначні (формальні) правопорушення. Наприклад за незначні порушення, такі як: допущення помилки в</p>	<p>Закон України «Про відповідальність підприємств, їх об'єднань, установ та організацій за правопорушення у сфері містобудування»</p>	<p>Вважаємо, що Закон України «Про відповідальність підприємств, їх об'єднань, установ та організацій за правопорушення у сфері містобудування» необхідно залишити чинним в редакції 05.11.2009.</p>

<p>поданій декларації про початок виконання будівельних робіт тлумачиться як наведення недостовірних даних у зазначеній декларації і карається накладенням штрафу до 109 620 грн.; або описка/помилка в журналі авторського або технічного нагляду може розцінюватись як незабезпечення замовником здійснення авторського/технічного нагляду і карається накладенням штрафу до 54 810 грн. Вказані обставини призводять до зловживань органом який реалізує державну політику з питань державного архітектурно-будівельного контролю та нагляду (ДАБІ), оскільки саме посадова особа самостійно вирішує яку штрафну санкцію застосувати, а недосконалість наведених в законодавстві формулювань дозволяє кваліфікувати формальні правопорушення більш суворими санкціями.</p>		
<p>10. Пунктом 6 ст. 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» передбачено повноваження органів місцевого самоврядування встановлювати для замовника розмір пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту. Проте, визначені вказаною нормою граничні пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту є економічно необґрунтованими, що призводить до зловживань наданими повноваженнями органами місцевого самоврядування при встановленні розміру пайового внеску. Зокрема, при будівництві великих і коштовних об'єктів</p>	<p>Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності»</p>	<p>Привести граничні розміри пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту до економічно обґрунтованого рівня і викласти п. 6 ст. 40 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» та викласти в наступній редакції: «6. Встановлений органом місцевого самоврядування для замовника розмір пайової участі у розвитку інфраструктури населеного</p>



<p>місцеві органи влади вимагають сплати пайового внеску у максимальному його розмірі – 10 відсотків від загальної кошторисної вартості об'єкта будівництва. Фактично, вказаний платіж є прихованим податком, який кожен суб'єкт господарювання змушений сплачувати при будівництві об'єктів нерухомості.</p>		<p>пункту не може перевищувати граничний розмір пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту.</p> <p>Граничний розмір пайової участі у розвитку інфраструктури населеного пункту з урахуванням інших передбачених законом відрахувань не може перевищувати:</p> <p>1) 1 відсоток загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для нежитлових будівель та споруд виробничого (промислового) призначення;</p> <p>2) 3 відсотки загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для нежитлових будівель та споруд (комерційного призначення, об'єктів сервісу, торгівлі тощо);</p> <p>3) 0,5 відсотків від загальної кошторисної вартості будівництва об'єкта - для житлових будинків».</p>
<p>11. 10.06.2017р. набувають чинності зміни в Закон України</p>	<p>Закон України «Про</p>	<p>Скасувати Закон України №1817 від</p>

<p>«Про регулювання містобудівної діяльності», яким скасовуються категорії складності об'єктів будівництва та встановлюються класи наслідків об'єктів будівництва як основні критерії щодо поділу об'єктів будівництва. Чинна на сьогодні III категорія складності, буде прирівнюватись до IV та V категорії складності, право на будівництво об'єктів яких набувається на підставі видачі дозволу (чому передують експертиза об'єктів будівництва та підготовка численних документів), прийняття в експлуатацію - на підставі акта готовності та видача сертифіката відповідності (перед чим фактично проводиться перевірка об'єктів будівництва).</p>	<p>регулювання містобудівної діяльності»</p>	<p>17.01.2017р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо удосконалення містобудівної діяльності»</p>
<p>2.4. Нормативними актами у сфері будівництва передбачено повноваження Державної архітектурно-будівельної інспекції та її територіальних органів повертати декларації про готовність об'єкта до експлуатації заявнику на доопрацювання з обґрунтуванням підстав повернення. Однак, законодавством не врегульовано вичерпного переліку підстав для повернення декларацій, що призводить до значних кількості формальних відмов, а також породжує поле для службових та корупційних зловживань, оскільки в окремих випадках навіть декларації, оформлені у відповідності до вимог законодавства повертались по формальним підставам, посадові особи відповідних державних органів вимагали сплати їм не передбачених чинними законодавством платежів.</p>	<p>Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» Постанова Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 р. № 461</p>	<p>Внести зміни до ст. 36 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», якими встановити вичерпний перелік підстав для повернення декларацій про початок виконання підготовчих та будівельних робіт для усунення виявлених недоліків.</p>
<p>12. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від</p>	<p>Розміри плати за</p>	<p>Стимулювати Кабінет Міністрів України</p>

<p>22.02.1999 №236 за проходження судноплавними шлюзами з судновласників справляється плата.</p> <p>При цьому, судноплавні шлюзи побудовані для забезпечення судноплавства внаслідок створення гідроенергогенеруючих (гідроелектротехнічних) споруд (ГЕС). Власниками вказаних гідроенергогенеруючих споруд є енергогенеруючі компанії, що отримують прибуток від їх використання. Таким чином, дохід від створення перешкод на природних річкових водних шляхах отримують виключно енергогенеруючі компанії, у зв'язку з чим і утримання споруд, які забезпечують судноплавство через вказані перешкоди, тобто шлюзів, має здійснюватись за рахунок власників гідроелектротехнічних споруд, а не судновласників.</p> <p>У зв'язку із вказаним Кабінетом Міністрів України пунктами 27, 28 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 №615-р, доручено Міністерству інфраструктури України до кінця 2016 року скасувати плату за шлюзування для суден, зобов'язати гідроенергетичні електростанції утримувати шлюзові господарства, а також скасувати плату за розведення та або/підіймання ферм мостів.</p> <p>В той же час, Мінінфраструктури України вищевказане доручення Уряду України не виконано, проекти актів про скасування відповідних плат не розроблено та не</p>	<p>проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 №236</p>	<p>до виконання п. 27, 28 Плану заходів щодо дерегуляції господарської діяльності, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.08.2016 №615-р</p>
---	---	--

<p>оприлюднено, будь-які заходи із реалізації доручення не вжито.</p>		
<p>13. Порядком справляння та розмірами ставок портових зборів, затвердженими наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316 передбачено справляння корабельного збору з суден при заходженні в акваторію та виході з акваторії морського порту. Справляння корабельного збору обумовлюється його спрямуванням на утримання та відновлення вказаних акваторій.</p> <p>При цьому, судна з осадкою до 4 м фактично не користуються глибинами акваторій морських портів, що підтримуються адміністраціями морських портів, не мають впливу на технічний стан таких акваторій та їх дна. Таким чином, судна з осадкою до 4 м при здійсненні плавання не потребують використання акваторій морських портів з встановленими технічними характеристиками та відповідно не повинні мати обов'язку справляння плати за утримання таких акваторій (до таких суден належать, насамперед, судна внутрішнього та змішаного плавання).</p>	<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316</p>	<p>Внести зміни до Порядку затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316, яким передбачити звільнення суден внутрішнього та змішаного плавання з осадкою до 4 м від сплати корабельного збору.</p>
<p>14. Відповідно до Тарифів на послуги з регулювання руху суден, затверджених наказом Мінінфраструктури України від 03.12.2013р. №966, з суден справляється збір за послуги з регулювання руху суден.</p>	<p>Тарифи на послуги з регулювання руху суден, затверджених наказом Мінінфраструктури</p>	<p>Внести зміни до Порядку затвердженого наказом Мінінфраструктури від від 03.12.2013р. №966, яким передбачити звільнення суден внутрішнього та</p>

<p>При цьому, відповідно до Правил плавання судна внутрішнього або змішаного плавання під Державним прапором України у каботажному плаванні рухаються за бровками каналів, не потребують лоцманського проведення та не потребують користування послугами служби регулювання руху суден, оскільки мають відокремлену від інших, більш габаритних суден, траєкторію руху та прямують у тій частині судноплавних шляхів, яка не може бути використана іншим флотом, та в силу малої осадки мають можливість відхилення від курсу для забезпечення безпечного мореплавства у будь-який час та в будь-якій точці маршруту в залежності від обстановки.</p>	<p>України від 03.12.2013р. №966,</p>	<p>змішаного плавання під Державним прапором України з осадкою до 4 м у каботажному плаванні від сплати збору за послуги з регулювання руху суден.</p>
<p>15. Ставки канального збору, що справляється з вантажних суден закордонного плавання за проходження Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом, є економічно необґрунтованими і істотно завищені, що дискримінує портових операторів Дніпро-Бузького регіону і пригнічує розвиток морегосподарського комплексу Миколаєва в цілому. Встановлені для БДЛК ставки канального збору не відповідають фактичним витратам на утримання та експлуатацію вказаного каналу і стали для ДП «Адміністрація морських портів України» джерелом отримання прибутку, що не узгоджується з положеннями статті 15 Закону України «Про морські порти України».</p> <p>Крім того, сума портових зборів, що справляються з суден</p>	<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджені наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316</p>	<p>Внести зміни до Порядку, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316, щодо перегляду встановлених ставок канального збору за користування БДЛК для суден закордонного плавання.</p>

<p>закордонного плавання у морському порту Миколаїв, істотно перевищують суму портових зборів, що справляються в іноземних морських портах.</p> <p>Найбільша питома вага у загальному розмірі портових зборів належить саме канальному збору за проходження суден Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом, а тому саме ставки канального збору чинять визначальний вплив на вартість суднозаходу у морський порт Миколаїв.</p>		
<p>16. Ключовим регуляторним актом, який визначає доступність морських портів і терміналів Миколаївської області для торговельних суден, є Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 №655.</p> <p>Правилами плавання встановлено заборону на проведення по БДЛК суден в темний час доби і на розходження суден в каналі, а також надмірні (завищені) вимоги до буксирного забезпечення проведення суден каналом та розмірів суден, плавання яких дозволяється по БДЛК</p>	<p>Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 №655.</p>	<p>Внести зміни Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 №655, скасувати заборону на проведення по БДЛК суден в темний час доби і на розходження суден в каналі, а також надмірні (завищені) вимоги до буксирного забезпечення проведення суден каналом та розмірів суден, плавання яких дозволяється по БДЛК</p>
<p>17. Монополізація Державним підприємством «Адміністрація</p>	<p>Положення про морських</p>	<p>Внести зміни до регуляторних актів</p>

<p>морських портів України» ринку лоцманських послуг</p>	<p>лоцманів, затверджене наказом Мінінфраструктури 08.05.2013 №292, Положення про підготовку і перепідготовку державних морських лоцманів і лоцманів- операторів служб регулювання руху суден, затверджене від 02.04.2001 №182, Правила плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, БДЛК і ХМК, затверджені наказом Мінтрансв'язку від 01.08.2007 №655</p>	<p>Мінінфраструктури в частині усунення обмежень і перепон до здійснення діяльності лоцманських підприємств недержавної форми власності, роздержавлення професії морського лоцмана і демонополізації (припинення державної монополії) ринку лоцманських послуг</p>
<p>18. Адміністрації судноплавних шлюзів примушують судновласників до придбання додаткових не потрібних платних послуг зі шлюзування і до пропуску баржебуксирних складів частинами, тобто з розчепленням баржебуксирних складів таким чином, що замість однієї операції з пропуску баржебуксирного складу в цілому шлюзування здійснюється</p>	<p>Правила пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджені наказом Мінтрансу від 20.10.2003 №809</p>	<p>Внести зміни до Правил пропуску суден через судноплавні шлюзи України, затверджених наказом Мінтрансу від 20.10.2003 №809, щодо можливості одночасного шлюзування двох несамохідних барж, збільшення</p>

<p>тричі: 1) здійснюється пропуск однієї несамохідної баржі на штовханні буксира; 2) здійснюється пропуск буксира у зворотньому напрямку; 3) здійснюється пропуск однієї несамохідної баржі на штовханні буксира.</p> <p>Внаслідок вимушеного проведення додаткових операцій загальна тривалість пропуску баржебуксирного складу на кожному шлюзі зростає в середньому на 6 годин, що призводить до різкого зниження продуктивності вантажних річкових перевезень і зростання їх собівартості, що призводить до зниження конкурентоспроможності річкових перевезень порівняно з наземними видами транспорту і зростання навантаження на наземну транспортну інфраструктуру, насамперед, автомобільні шляхи.</p> <p>При цьому, експлуатаційні можливості шлюзів дозволяють використовувати всі корисні параметри камери шлюзу та шлюзування баржебуксирних складів з трьох суден.</p>		<p>дозволеної ширини суден внутрішнього плавання;</p>
<p>19. Стала практика судноплавства у морських портах Миколаїв та Херсон свідчить про те, що судна при проходженні з Дніпровського лиману до пунктів навантаження на р. Дніпро та у зворотному напрямку (Херсон) та при проходженні до причалів, що знаходяться на р. Південний Буг поза межами акваторії морського порту Миколаїв, здійснюють транзитний прохід акваторією порту</p>	<p>Порядок справляння та розміри ставок портових зборів, затверджені наказом Мінінфраструктури від 27.05.2013 №316</p>	<p>Внести зміни до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, щодо введення дефініції «транзитний прохід» та врегулювання питання щодо звільнення від сплати корабельного збору при транзитному проході судна без виконання вантажних операцій.</p>



без виконання навантажувально-розвантажувальних та інших операцій. Вказані проходження суднами акваторій морських портів Миколаїв та Херсон транзитом являються єдиною можливістю для підходу/відходу до/від окремих причалів та для заходу/виходу на/з річки Дніпро, у зв'язку з чим є вимушеними. Крім того, водний простір тринадцятого коліна Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу є підхідним каналом морського порту Миколаїв та включений до акваторії вказаного порту, що також додатково унеможлиблює плавання до пунктів навантаження інакше, ніж через акваторію вказаного порту. Під час таких проходів судна використовують акваторію порту виключно для швидкого проходу, а не для навантажувально-розвантажувальних, бункеру вальних та інших робіт, які є цілями звичайного, не транзитного, суднозаходу. Транзитні судна не використовують морські порти Миколаїв та Херсон за їх функціональним призначенням та не потребують їх послуг та функцій. Втім, адміністраціями морських портів Миколаїв та Херсон при транзитному проходженні суден здійснюється справляння корабельного збору. Зазначене вказує на необхідність додаткового врегулювання проходу суден акваторіями морських портів Миколаїв та Херсон саме у вказаних вище випадках, тобто при проходженні акваторій морських портів з метою слідування до/з пунктів навантаження, розташованих поза межами акваторій зазначених морських портів.

<p>20. Постановою КМ України від 27.12.2008р. № 1132 «Про межі акваторії морського порту Херсон» до меж акваторії морського порту Херсон, серед іншого, включено підхідний канал морського порту та водний простір суднового ходу морського порту, які призначені для проходження суден з Дніпро-Бузького лиману до морського порту Херсон та портів на р. Дніпро та у зворотному напрямку. Постановою КМ України від 22.10.2008 № 934 «Про межі акваторії морського порту Миколаїв» до меж акваторії морського порту Миколаїв, серед іншого, включено тринадцяте коліно Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу (підхідний канал порту) та перше коліно каналу акваторії порту Миколаїв, які використовуються суднами, що прямують до перевантажувального терміналу ТОВ СП «НІБУЛОН» у м. Миколаєві, а також до Миколаївського річкового порту та суднобудівних, судноремонтних підприємств. Зазначені підхідний канал та судновий хід морського порту Херсон, Бузько-Дніпровсько-лиманський канал та перше коліно каналу акваторії порту Миколаїв у відповідності до п. 1.4, 3.1.9, 3.1.14, 3.1.24 Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655, п. 12.7.1 Обов'язкових постанов по ДП «Херсонський морський торговельний порт», затверджених наказом начальника ДП «Херсонський морський торговельний порт» від 07.12.2009 р. № 825/А, п. 4.12 Правил плавання по підхідному каналу, що є додатком №7 до вказаних Обов'язкових постанов, п. 4.2.4</p>	<p>Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2008р. № 1132 «Про межі акваторії морського порту Херсон», Постанова Кабінету Міністрів України від 22.10.2008 № 934 «Про межі акваторії морського порту Миколаїв»</p>	<p>Виключити підхідний канал та судновий хід морського порту Херсон, а також тринадцяте коліно Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу (підхідного каналу порту) та перше коліно каналу акваторії порту Миколаїв зі складу акваторій морських портів Миколаїв та Херсон та внести відповідні зміни до постанов Кабінету Міністрів України від 22.10.2008 № 934 та від 27.12.2008 р. № 1132</p>
--	--	--

Обов'язкових постанов по Миколаївському морському торговельному порту, затверджених наказом начальника ДП «Миколаївський морський торговельний порт» від 01.06.2009 № 315, є судновими ходами. Відповідно до ст. 1 Водного кодексу України та ст. 1 Закону України «Про морські порти України» судновий хід не може належати до складу акваторії будь-якого морського порту, оскільки призначений для транзитного руху суден між портами, у зв'язку з чим включення до акваторій відповідних портів підхідного каналу та суднового ходу морського порту Херсон, а також тринадцятого коліна Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу (підхідного каналу порту) та першого коліна каналу акваторії порту Миколаїв, не відповідає вимогам Водного кодексу України та Закону України «Про морські порти України», та вони підлягають виключенню зі складу акваторій морських портів Миколаїв та Херсон та вилученню з постанов Кабінету Міністрів України від 22.10.2008 № 934 та від 27.12.2008 р. № 1132. Таке включення судового ходу до акваторії морського порту негативно впливає на суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у сфері морського транспорту, оскільки транзитні судна, що прямують судновим ходом змушені безпідставно сплачувати корабельний збір, оскільки судновий хід незаконно включений до акваторії порту. Пунктом 6 Прикінцевих положень Закон України «Про морські порти України» було зобов'язано Кабінет Міністрів України до 13.04.2013р. привести у відповідність із цим Законом організаційно-правову модель функціонування морських портів, у зв'язку з чим забезпечити прийняття нормативно-правових актів, спрямованих на реалізацію цього закону. Проте, станом на сьогоднішній день, Кабінетом Міністрів України не виконано

<p>вищезазначених приписів закону та, на жаль, відповідних змін до постанови Кабінету Міністрів України від 22.10.2008р. № 934 та від 27.12.2008 р. № 1132 не запропоновано. Навпаки, Мінінфраструктури розроблено проект постанови КМ України «Про внесення змін у додатки до деяких постанов Кабінету Міністрів України», яким планується всупереч вимогам Водного кодексу України та Закону України «Про морські порти України» додатково збільшити межі акваторії морського порту Миколаїв за рахунок водного простору Бузько-Дніпровсько-лиманського та Херсонського морського каналів, які теж є судновими ходами.</p>		
<p>21. Пунктом 5.2.8. Обов'язкових постанов по Миколаївському морському торговому порту передбачено таблицю норм зайнятості буксирів-кантовщиків на маневрових операціях з одним судном. Визначені вказаним положенням норми зайнятості створюють ситуацію, що капітану морського порту доводиться визначати завідомо більшу кількість буксирів-кантовщиків задіяних для маневрування та швартування судна. У зв'язку зі збільшенням кількості задіяних при швартуванні буксирів, відповідно і здорожується вартість послуг з перевезення вантажів морським (річковим) транспортом, що в свою чергу впливає і на вартість вантажів.</p>	<p>Обов'язкові постанови по Миколаївському морському торговому порту</p>	<p>Пропонуємо скасувати в п.5.2.8. Обов'язкових постанов по Миколаївському морському торговому порту таблицю норм зайнятості буксирів-кантовщиків на маневрових операціях з одним судном та доповнити положенням, яким передбачити повноваження капітана судна виходячи конструктивні особливості свого судна самостійно приймати рішення щодо кількості буксирів-кантовщиків задіяних для маневрування та швартування судна</p>
<p>22. При навантаженні (донавантаженні) суден на зовнішньому рейді морського порту Миколаїв</p>	<p>-</p>	<p>Внести зміни (доповнення) до Закону</p>

Миколаївською філією ДП "Адміністрація морських портів України" незаконно вимагається укладання договору та сплата грошових коштів за кожну тонну перевантаженого на зовнішньому рейді вантажу. Такі вимоги не ґрунтуються на жодних вимогах нормативно-правових актів України і є незаконними. Проте, в разі відмови в укладанні таких договорів і відмови у сплаті коштів за це керівництво АМПУ може створювати перешкоди для навантаження судна на зовнішньому рейді, який належить АМПУ.

України «Про морські порти України», якими закріпити безоплатність використання акваторій морських портів для виконання вантажних операцій.